



Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali

VIII COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DI CONTROLLO E GARANZIA

Bilancio, Programmazione e Controllo, Risorse Umane, Anticorruzione, Legalità e Trasparenza.

V COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DELLE INFRASTRUTTURE

Urbanistica, Mobilità e Viabilità, Edilizia Privata, Edilizia Comunale e Residenziale, Lavori Pubblici, Infrastrutture e Manutenzioni, Arredo Urbano, Verde, Parchi e Agricoltura, Ambiente, Agenda 21, Acque Fluviali, Grande Padova e Città Metropolitana, Politiche del Territorio e Sviluppo Urbano Sostenibile, Accessibilità e Vita Indipendente, Programma Periferie Urbane, Progetto Arcella.

II COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE ECONOMICHE E COMUNICATIVE

Tributi e Polo Catastale, Attività Produttive e Commercio, S.U.A.P. - Sportello Unico Attività Produttive, Eventi, Urp, Rete Civica, Comunicazione e Relazioni Esterne, Marketing Territoriale, Programmi e Progetti Comunitari, Politiche per la Tutela del Consumatore, Patrimonio e Partecipazioni, Provveditorato

Seduta tricongiunta del 5 settembre 2019

Verbale n. 12 della VIII Commissione

Verbale n. 18 della V Commissione

Verbale n. 20 della II Commissione

L'anno 2019, il giorno 5 settembre alle ore 14:30, regolarmente convocata con lettera d'invito dei Presidenti, si sono riunite in seduta tricongiunta, presso la sede di Palazzo Moroni - Sala del Consiglio, la VIII, la V e la II Commissione consiliare.

Ai sensi del vigente Regolamento la seduta è dichiarata **pubblica**.

| Sono presenti (P), assenti (A) ed assenti giustificati (Ag) i seguenti Consiglieri Comunali: | | | | | |
|--|----------------------|----|-----------------------|----------------------|---|
| CUSUMANO Giacomo | Presidente VIII | P | CAVATTON Matteo | Capogruppo | P |
| FORESTA Antonio | Presidente V | P | BARZON Anna | Componente II e V | P |
| TISO Nereo | Presidente II | AG | BETTELLA Roberto | Componente V | P |
| PASQUALETTO Carlo | Vice Presidente VIII | P | COLONNELLO Margherita | Componente VIII | A |
| MONETA Roberto Carlo | Vice Presidente VIII | P | GABELLI Giovanni | Componente V | A |
| LUCIANI Alain | Vice Presidente V | P | FERRO Stefano | Componente II | P |
| SACERDOTI Paolo Roberto | Vice Presidente V | A | MARINELLO Roberto | Componente V e VIII | P |
| PELLIZZARI Vanda | Vice Presidente II | P | RUFFINI Daniela | Componente V | A |
| PILITTERI Simone | Vice Presidente II | P | SANGATI Marco | Componente V | P |
| BERNO Gianni | Capogruppo | P | TARZIA Luigi | Componente V e VIII | P |
| RAMPAZZO Nicola | Capogruppo | A | LONARDI Ubaldo | Componente V | A |
| SCARSO Meri | Capogruppo | A | MENEGHINI Davide | Componente II | A |
| BITONCI Massimo | Capogruppo | AG | TURRIN Enrico | Componente V e VIII | P |
| CAPPELLINI Elena | Capogruppo | P | MOSCO Eleonora | Componente II e VIII | P |

Sono presenti in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale:

- il Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità e Viabilità Arturo Lorenzoni;
- il Capo Settore Urbanistica, Servizi Catastali e Mobilità Dr. Danilo Guarti;
- il Dirigente Servizio Mobilità Dr. Daniele Agostini.

Sono presenti in rappresentanza di BusItalia Veneto Spa i relatori:

- il Presidente dr. Andrea Ragona;
- l'Amministratore Delegato Ing. Franco Ettore Viola;
- il Responsabile dell'esercizio Tram Ing. Alberto Cavallini.

Sono, altresì, presenti gli uditori della VIII commissione Roberto Monti e Michele Russi, gli uditori della II commissione Anna Donghia e Amedeo Levorato, gli uditori della V commissione Giovanni Bettin, Giovanni Gomiero e Alfredo Drago, il Presidente della Consulta 4B Dario da Re, i giornalisti de Il Gazzettino e de Il Mattino di Padova ed alcuni cittadini rappresentanti dei Comitati locali.

Segretari presenti: Paola Fioretto, Grazia D'Agostino e Massimiliano Cacco.
 Segretario verbalizzante: Massimiliano Cacco.

Alle ore 14:45 il Presidente della VIII commissione Giacomo Cusumano, il Presidente della V commissione Antonio Foresta e la Vice Presidente della II commissione Vanda Pellizzari, constatata la presenza del numero legale, dichiarano aperta la seduta.

OGGETTO: Trattazione dei seguenti argomenti:

- Disservizi riguardanti il metrobus legati all'impianto di condizionamento, alle motivazioni del deragliamentto, alle problematiche legate al ruotino, alla manutenzione e ai relativi costi;
- Varie ed eventuali.

| | |
|---|---|
| <p>Presidente VIII Commissione Cusumano</p> | <p>Saluta e ringrazia i presenti ed apre la seduta tricongiunta con la collaborazione del Presidente della V Commissione Antonio Foresta e del Vice Presidente della II commissione Vanda Pellizzari.</p> <p>Premette che la seduta è stata chiesta dai consiglieri di minoranza, e segue quella dello scorso 24/06/2019, durante la quale non era ancora possibile avere dati ed informazioni complete in merito all'ultimo deragliamentto del metrobus. Legge l'oggetto dell'argomento posto all'ordine del giorno:</p> <p><i>“Disservizi riguardanti il metrobus legati all'impianto di condizionamento, alle motivazioni del deragliamentto, alle problematiche legate al ruotino, alla manutenzione e ai relativi costi”.</i> Saluta e ringrazia per la presenza il Sig. Vicesindaco Arturo Lorenzoni, i rappresentanti di Busitalia Veneto dr. Ragona, Ing. Viola ed Ing. Cavallini. Cede la parola al Sig. Vice Sindaco per l'introduzione dell'argomento.</p> |
| <p>Vice Sindaco Lorenzoni</p> | <p>Saluta e ringrazia i presenti. Ritiene che sia una bella opportunità per chiarire e mettere a disposizione dei presenti tutte le informazioni che sono disponibili in merito alla gestione del metrobus. Per gli aspetti tecnici relativi ai punti posti all'ordine del giorno lascia la parola agli esperti presenti in aula, ed invita tutti gli altri partecipanti a porre le domande del caso al fine di evitare che permangano ancora dei dubbi sulla validità della tecnologia e sull'adeguata politica delle manutenzioni tenute dall'impresa che gestisce il tram.</p> |
| <p>Alle ore 14:50 entra il Consigliere Moneta.</p> | |
| <p>Responsabile dell'esercizio Tram Busitalia Veneto Spa Ing. Cavallini</p> | <p>Saluta i presenti. Si rende disponibile a rispondere alle domande che saranno fatte dai presenti, con l'obiettivo di chiarire gli argomenti in oggetto, precisando però che alcune informazioni non sono ancora del tutto disponibili. L'azienda, che rappresenta e che gestisce il tram, ha completato in collaborazione con Ustif (Ufficio speciale trasporti ad impianti fissi), un'inchiesta di approfondimento condotta dopo lo svio del 10 giugno u.s.; in questa sede è possibile elencare cosa è emerso in sede di indagine, ma non sono ancora pervenute le disposizioni finali da parte dell'organismo di controllo (Ustif). Nelle scorse settimane, anche a mezzo stampa, si è parlato di un problema legato ad un ruotino che impropriamente è stato definito non conforme alle specifiche. Precisa che per il pezzo in questione il fornitore non mette a disposizione alcuna specifica tecnica, e poiché lo stesso ruotino non è considerato tra gli elementi di sicurezza, per i quali c'è invece l'obbligo di acquistare solo ricambi in originale, l'azienda è legittimata ad approvvigionarsi dei pezzi di sostituzione anche da altre ditte concorrenti. Conferma che una delle cause dello svio è da imputare al ruotino di guida, che si è rivelato difettoso, nonostante lo stesso facesse parte di un lotto di ricambi che, al momento della fornitura, era stato sottoposto a dei controlli interni che avevano determinato la bontà e la compatibilità all'uso in esercizio. Dopo gli avvenimenti dello scorso giugno ed i risultati fin qui acquisiti dall'indagine, l'azienda, in via cautelativa, ha deciso di acquistare solo ruotini di ricambio dal fornitore ufficiale. Esclude che lo svio del 10 giugno u.s. possa essere imputato anche ad una carenza nella manutenzione o alla volontà di risparmiare sui costi di manutenzione, acquistando pezzi non originali. Ci sono stati anche altri fattori che hanno contribuito al deragliamentto del tram, tra questi la modalità di guida del conducente, che ha impedito di anticipare il problema ed agire tempestivamente per evitare lo svio.</p> |
| <p>Presidente VIII Commissione Cusumano</p> | <p>Ringrazia per l'esposizione fatta. Chiede siano chiariti anche gli altri punti in oggetto, richiama quanto è stato riportato dalla stampa locale, chiedendo spiegazioni sull'impianto di condizionamento che sembra non funzioni a</p> |

| | |
|---|--|
| | temperature superiori ai 40°, impedendo al tram di circolare. E' un argomento molto importante e delicato, considerato che si sta andando verso stagioni estive sempre più calde e non ci si può permettere che un mezzo di trasporto si fermi per un malfunzionamento dell'impianto di condizionamento. |
| | Alle ore 14:55 entra il Consigliere Cappellini. |
| Presidente della V Commissione Foresta | Invita l'Ing. Cavallini a rispondere alla richiesta avanzata dal Presidente Cusumano. Propone poi, nell'ordine dei lavori, di lasciare la parola ai consiglieri presenti, per gli interventi e per raccogliere alcune domande. |
| Responsabile dell'esercizio Tram Busitalia Veneto Spa Ing. Cavallini | Conferma che il problema si pone quando le temperature superano gli standard per i quali gli impianti sono stati progettati. Se si dovessero verificare altre giornate in cui le temperature superano i 40°, è probabile che l'impianto di condizionamento installato nel tram si comporti allo stesso modo. Ricorda che situazioni analoghe sono capitate anche a Venezia e a Clermont-Ferrand, dove sono in funzione dei mezzi uguali al metrobus di Padova. E' stata chiamata in causa la ditta costruttrice, chiedendo alla stessa di risolvere il problema; sono allo studio alcune soluzioni interne che hanno più che altro lo scopo di tamponare e mitigare il problema, in attesa di un intervento risolutivo che dovrà essere realizzato da coloro che hanno progettato e costruito l'impianto di condizionamento. Ci si aspetta di ottenere da parte del costruttore una risposta decisiva prima della prossima estate. |
| Presidente di Busitalia Veneto Spa Dr. Ragona | Precisa che c'è stato un caldo anomalo sia in Italia che in Francia nel mese di giugno, in un periodo in cui il traffico ed il numero delle persone trasportate è ancora sostenuto, complicando la possibilità di organizzare un'offerta di trasporto alternativa. Conferma che l'azienda ha coinvolto la ditta costruttrice affinché la stessa risolva il problema. |
| Consigliere Cavatton | Ringrazia per la convocazione. Esprime perplessità per la disamina che è stata fatta e per le notizie che sono state fornite, in quanto chiede siano meglio specificate le risposte alle richieste che sono indicate nell'ordine del giorno della convocazione. In particolare, sentito quanto appena dichiarato dall'Ing. Cavallini, ovvero che tra le cause dello svio probabilmente si deve considerare anche il ruotino di guida, chiede di capire se l'elemento in questione non sia stato controllato oppure se sono state fatte delle verifiche in ritardo. Fa notare che l'esposizione che ha udito in merito al ruotino di guida ha fatto emergere una situazione paradossale in quanto, se uno dei pezzi che lo costituiscono, ovvero il rullo gommato, non è considerato un elemento di sicurezza, si deve spiegare come sia possibile che un suo malfunzionamento possa determinare problemi alla sicurezza del mezzo, e nella fattispecie sia stato tra le cause dello svio del tram. Infine chiede di capire il motivo che determina il fermo del servizio tram a causa dell'impianto di condizionamento quando la temperatura supera i 40°. In particolare se l'arresto è dovuto a problemi tecnici legati ad un sovraccarico elettrico della linea che impedisce al mezzo di circolare oltre certe temperature, oppure se è una scelta dovuta al fatto che la mancanza di aria condizionata all'interno delle carrozze rende inaccettabile e poco umano il trasporto delle persone in determinate condizioni climatiche. |
| Ing. Cavallini | Conferma che il motivo è dovuto a quest'ultima ipotesi. |
| Consigliere Turrin | Considerato che più volte si è fatto riferimento ad un problema di velocità e di guida non opportuna da parte del personale addetto alla conduzione del tram, desidera capire se la causa è da ricercare in una carenza di formazione del personale dipendente, oppure se viene lasciata una certa libertà agli autisti nella conduzione del tram, che si traduce in atteggiamenti contrari alle disposizioni impartite dall'azienda. La questione è stata sollevata anche dai sindacati che però non sono concordi con le affermazioni fornite dall'azienda. |

| | |
|---|---|
| <p>Responsabile dell'esercizio Tram Busitalia Veneto Spa Ing. Cavallini</p> | <p>In risposta alla prima domanda del Cons. Cavatton fornisce una descrizione dettagliata del ruotino di guida. In particolare il pezzo in questione è costituito da due elementi: un disco rigido, che aggancia il tram alla rotaia infilandosi sotto la stessa, e un rullo gommato che si appoggia sopra la rotaia e svolge la funzione di guida per il tram. Nello specifico il rullo gommato è un disco metallico, rivestito all'esterno da materiale plastico (polimero), che serve ad attutire le vibrazioni ed il rumore trasmesso dal mezzo in movimento, e costituisce la parte soggetta ad usura. Il rullo gommato non è considerato dal fornitore come elemento di sicurezza, e non rientra dunque nella lista dei pezzi di ricambio che il cliente è obbligato ad acquistare in originale direttamente dal costruttore. Diversamente, il disco rigido è considerato un elemento di sicurezza e pertanto Busitalia ha sempre provveduto all'acquisto di ricambi originali. Inoltre, per i rulli, lo stesso costruttore non prevede il ricambio della sola parte gommata e, pertanto, la fornitura in originale dell'articolo impone la sostituzione completa di tutto il pezzo, con evidenti svantaggi ambientali ed economici. Queste sono le ragioni che, fin dal 2009, hanno portato alla scelta di procedere con la sostituzione parziale mediante la rigommatura dei rulli, che è la parte soggetta ad usura, affidando il lavoro e la fornitura a ditte concorrenti. Dopo gli svii del 2017 sono stati avviati dei controlli interni a campione, necessari per verificare la resistenza e la qualità dei pezzi rigommati rientrati in azienda, in quanto si ritiene che un eventuale scollamento della gomma dal disco, possa provocare la fuoriuscita della ruota dalla rotaia. A maggio 2018 è rientrato un lotto che ha superato i test di controllo, tuttavia ci si è resi conto che il polimero si consumava più velocemente rispetto ad altri. Al fine di evitare l'aumento delle sostituzioni dei ruotini nei mezzi in funzione, si è deciso di stoccare a magazzino i ricambi in questione, tenendoli come eventuale scorta di emergenza. A giugno di quest'anno è successo che un lotto di 400 ruotini rigommati non ha superato il test di collaudo e gli stessi sono stati rispediti al fornitore. Questo imprevisto ha provocato una carenza a magazzino in quanto ci si è trovati in un momento di fine scorta e, in mancanza di altre soluzioni immediate, si è stati costretti a ricorrere ai ricambi stoccati in precedenza, installando i ruotini forniti a maggio dello scorso anno. I prodotti in questione sono stati installati nella consapevolezza che dovevano essere sostituiti più rapidamente rispetto ad altri, in quanto soggetti ad usura maggiore; tuttavia, solo dopo lo svio del 10 giugno u.s., ci si è resi conto che gli stessi, stando fermi in magazzino, avevano pure cambiato le loro caratteristiche tecniche, tanto da causare lo scollamento della parte gommata e rendendoli pertanto non più conformi.</p> <p>In risposta alla seconda domanda del Cons. Cavatton, precisa che nel tratto in cui si è verificato lo svio il conducente ha l'obbligo di rispettare 2 limiti di velocità: il primo è di 15 km/h, e costituisce la soglia che non deve essere superata per affrontare la curva a 90° in entrata ed uscita dal capolinea sud; il secondo è stabilito dal codice della strada ed impone per il resto della tratta cittadina il limite di 50km/h. E' importante osservare che dalle indagini interne svolte ci si è resi conto fin da subito che la parte gommata del rullo si era scollata già all'altezza del capolinea nord: il ruotino in argomento si trova sotto la cabina di guida, e l'assenza della banda gommata durante il movimento del mezzo trasmette delle vibrazioni che non possono non essere avvertite. Il conducente ha affrontato la curva con un ruotino senza gommatura, ad una velocità che è iniziata a 20 km/h e, nel momento in cui il tram stava per uscire con l'ultimo assale dalla rotaia, è terminata a 27 km/h. Dalle rilevazioni delle strumentazioni di bordo si è visto che il mezzo, nel momento in cui è uscito dalla rotaia, aveva l'acceleratore completamente schiacciato tale da imprimere al veicolo un'accelerazione massima che nello spazio di 150 metri ha raggiunto la velocità di 54,5 km/h. Considerato che il tram pesa circa 23 tonnellate, affrontare la curva ad una velocità sostenuta, in piena accelerazione e per di più con il ruotino di guida senza gommatura, rende difficile qualsiasi manovra di emergenza: ecco pertanto che non può essere ignorato lo stile di guida del conducente come elemento di causa dello svio. La posizione del conducente è attualmente all'esame di Ustif; l'azienda, al momento, non ha preso alcun provvedimento disciplinare nei suoi confronti, se non quello di averlo sollevato dalla conduzione del tram. Per quanto riguarda la formazione del personale dipendente, le disposizioni sono molto chiare: i conducenti sono stati istruiti in merito alla condotta del tram, ci sono degli ordini di servizio che precisano in ogni punto della linea la velocità che deve essere tenuta; a bordo del mezzo è installato un display che indica la velocità massima per ogni tratto che si sta percorrendo.</p> |
| <p>Presidente VIII Commissione Cusumano</p> | <p>Richiama uno degli argomenti inseriti all'ordine del giorno e chiede informazioni in merito ai costi effettivi riguardanti la manutenzione del tram per gli anni 2018 e 2019</p> |

| | |
|---|---|
| Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini | I costi di manutenzione negli ultimi 3 anni sono cresciuti costantemente, sia per la parte delle spese correnti che per quella degli investimenti. Questo dimostra che l'azienda non sta attuando nessuna politica di risparmio sulla manutenzione. |
| Amministratore Delegato BusItalia Veneto Spa Ing. Viola | Elenca i dati relativi ai costi di manutenzione: nel 2017 la spesa complessiva è stata di 2 milioni e 402 mila euro, mentre nel 2018 l'importo è cresciuto a 2 milioni e 679 mila euro. C'è stato un incremento dei costi di manutenzione per km percorsi, dovuto al fatto che il tram "invecchia" e necessita di tagliandi di controllo più onerosi. L'azienda non si tira indietro nell'investire in manutenzione e sicurezza. Di recente si è deciso di affrontare una nuova spesa, necessaria per inserire nel tram un sistema di sicurezza che sarà in grado di rilevare il funzionamento del ruotino di guida e segnalare in tempo reale eventuali anomalie. L'azienda continuerà ad operare come ha sempre fatto, con l'obiettivo di fornire un sistema di trasporto pubblico sicuro al 100%. |
| Consigliere Luciani | Per quello che ha potuto ascoltare, rileva una sorta di ammissione colposa da parte dei rappresentati dell'azienda, nella scelta dei ruotini e dei pezzi di ricambio. Concorda sul fatto che è corretto adottare soluzioni di acquisto e fornitura che evitino gli sprechi. Tuttavia intravede una certa corresponsabilità dell'azienda per quanto accaduto, in particolare dovuta al fatto che ci si è trovati senza pezzi di ricambio per una fornitura che è stata rispedita al mittente in quanto non idonea, e che i ricambi a magazzino si sono dimostrati difettosi a causa del mutamento di alcune caratteristiche tecniche, cosa che si è potuta constatare solo dopo lo svio. Si è potuto apprendere che ci sono delle responsabilità dell'autista, sul quale sono in corso delle indagini che probabilmente implicheranno dei provvedimenti a suo carico. Si chiede se e quali decisioni saranno prese anche nei confronti dell'azienda per le scelte relative alla fornitura dei pezzi di ricambio che si sono dimostrate fallimentari. |
| Consigliere Ferro | Chiede se esista e, in caso affermativo, se è possibile installare nei mezzi in servizio una strumentazione che permetta di controllare la velocità di transito nel rispetto dei vari limiti prestabiliti lungo il percorso, prevedendo che il dispositivo lanci un segnale di allarme o addirittura riduca automaticamente la velocità quando questa diventa eccessiva. Considerato che la tecnologia oggi disponibile ci sta avvicinando a sistemi di guida autonoma dei mezzi, non comprende quali siano le ragioni che consentono ai conducenti la libertà di superare i limiti di velocità. Elogia il tram per gli enormi vantaggi che ha dato alla città di Padova in termini di trasporto pubblico, lo ritiene un mezzo insostituibile in quanto non gli risulta che siano disponibili attualmente soluzioni alternative e migliori, è favorevole all'implementazione del servizio allargando la percorrenza del tram ad altre zone del Comune. Dichiara di aver ricevuto i complimenti da parte del Presidente dell'Associazione non vedenti di Padova per il progetto "NightBus" e chiede che lo stesso sia esteso a tutti i mezzi del trasporto pubblico urbano, tram compreso. |
| Consigliere Cappellini | Chiede di conoscere la data in cui è stata effettuata l'ultima manutenzione del mezzo che è deragliato lo scorso 10 giugno. |
| Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini | I veicoli in circolazione sono sottoposti ad una revisione annuale da parte di Ustif. Nella fattispecie il veicolo in questione è stato revisionato lo scorso aprile. In aggiunta, tutti i tram sono sottoposti ogni 6 giorni ad un controllo aziendale interno, salvo anomalie o segnalazioni particolari per le quali si procede ad un controllo giornaliero immediato. Il tram che ha subito il deragliamento era stato controllato in officina 4 giorni prima dell'incidente, per la precisione il 6 giugno, ed in quell'occasione si era provveduto alla sostituzione del ruotino di guida. |
| Presidente di BusItalia Veneto Spa Dr. Ragona | Risponde alla domanda formulata dal Cons. Luciani in merito ai provvedimenti che potrebbero essere presi nei confronti dell'azienda, precisando che l'indagine è condotta da un soggetto terzo, il Ministero dei Trasporti, e pertanto sarà lo stesso che prenderà le decisioni del caso. E' importante ricordare che la dinamica dello svio accaduto lo scorso 10 giugno è la stessa di quelli avvenuti nel 2017; in quelle occasioni i risultati delle indagini non portarono alla condanna dell'azienda o del Direttore di esercizio. |
| Vice Sindaco Lorenzoni | Il Comune di Padova ha una responsabilità indiretta, tuttavia, tra le condizioni concordate al momento dell'affidamento del servizio a BusItalia Veneto Spa, è prevista una possibilità di controllo e di verifica sull'operato dell'azienda. La scorsa settimana l'Amministrazione Comunale ha affidato un incarico a Bureau Veritas Italia, un ente certificatore terzo esperto in sistemi di trasporto, che avrà il compito |

| | |
|---|--|
| | <p>di analizzare le politiche manutentive effettuate dall'azienda e fornire eventuali indicazioni per migliorare la manutenzione e la gestione dei mezzi, il tutto in un ambito di dialogo e confronto costruttivo.</p> |
| <p>Amministratore Delegato BusItalia Veneto Spa Ing. Viola</p> | <p>Dichiara che l'azienda accoglie con favore le attività di verifica e controllo, svolte anche da soggetti terzi, e saranno ben accetti i consigli e le proposte eventualmente formulate.</p> <p>Risponde al Cons. Ferro, precisando che esiste già un sistema che avvisa il conducente quando il mezzo supera la soglia di velocità consentita. Un sistema di guida autonoma non è al momento fattibile, la conduzione dei mezzi è affidata all'autista, che dispone della strumentazione necessaria per verificare la velocità di esercizio. Saranno installati altri sistemi di controllo, come la verifica dello stato di funzionamento del ruotino di guida, allo scopo di migliorare la sicurezza dei mezzi. In collaborazione con le parti sindacali si sta studiando un sistema incentivante e volontario per i conducenti affinché gli stessi possano misurare il loro stile di guida, allo scopo di individuare gli spazi di miglioramento e rendere la conduzione dei mezzi pubblici (siano essi il tram che gli autobus), sempre più sicura, economica e responsabile.</p> |
| <p>Consigliere Mosco</p> | <p>Considerato che il tram è un mezzo che sta invecchiando e necessita pertanto di una sempre maggiore manutenzione, desidera conoscere quali sono i tempi necessari per attuare la riorganizzazione dell'officina ed aumentare il numero degli addetti alla manutenzione. Al Sig. Vice Sindaco chiede che siano fornite indicazioni sui tempi e costi relativi all'incarico affidato alla ditta Bureau Veritas Italia.</p> |
| <p>Consigliere Berno</p> | <p>Ringrazia i Presidenti delle 3 commissioni per aver convocato la seduta, in quanto dalla discussione sono emersi alcuni elementi importanti che consentono di fare chiarezza su quanto accaduto. C'è un impegno comune a mantenere alta la sicurezza e l'efficienza del sistema di trasporto con il metrotram, per il quale si sta investendo molto ed è prevista la creazione di una seconda linea; auspica che si continui con questa politica e che si arrivi alla creazione della terza linea che permetterà il collegamento tra est ed ovest della città. E' interesse da parte di tutti (Comune, azienda, dipendenti e cittadini), che il tram funzioni ad alti livelli, perché esso rappresenta una grande sfida per cambiare il sistema di trasporto cittadino e lavorare per realizzare una mobilità che sia sempre più sostenibile. Come detto dal Vice Sindaco, l'Amministrazione Comunale intende attivare tutti quegli elementi di collaborazione e trasparenza affinché il funzionamento del trasporto pubblico continui a funzionare nel miglior modo possibile. La sicurezza dei cittadini e dei mezzi di trasporto è prioritaria e deve essere salvaguardata.</p> |
| <p>Consigliere Moneta</p> | <p>Ringrazia i Presidenti di Commissione per la convocazione della seduta che consente di chiarire alcuni aspetti tecnici del sinistro recentemente verificatosi. Considerato che le materie plastiche e gommose subiscono delle modifiche con il trascorrere del tempo, e che nella fattispecie le parti in argomento quando sono installate nel tram subiscono particolari sollecitazioni tali da aumentarne l'usura, propone che tutti i rulli gommati siano sottoposti ad un collaudo prima della loro installazione. Questo anche se l'azienda costruttrice non li considera come elementi per la sicurezza del mezzo. Chiede quali accorgimenti saranno presi dall'azienda per aumentare i controlli sui ruotini prima della loro installazione nel tram, e con quale frequenza gli stessi vengono sostituiti.</p> |
| <p>Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini</p> | <p>Risponde alla domanda del Cons. Moneta, precisando che non si è ancora certi che il motivo del distacco della parte gommata sia da attribuire al polimero oppure ad una eventuale modifica delle caratteristiche tecniche. La causa potrebbe essere ricercata in altri elementi che costituiscono la ruota, come ad esempio il primer, ovvero la colla che unisce la componente gommosa al disco di ferro.</p> <p>Nel corso degli anni l'azienda ha affidato il lavoro di rigommatura dei rulli a ditte diverse, ma nessuna di queste ha mai suggerito di prestare attenzione al tempo di giacenza a magazzino del materiale di ricambio. Ribadisce che, tra le possibili cause dello svio dello scorso 10 giugno, non è da contemplare l'usura della parte gommata bensì il suo distaccamento dal disco di ferro. Tra le azioni correttive che l'azienda ha proposto ad Ustif, c'è anche quella di prevedere un controllo a campione (2/3 pezzi sui 200 del lotto ed ogni 4 mesi) dei rulli rigommati e giacenti a magazzino, al fine di verificare il mantenimento delle loro caratteristiche tecniche e dunque della loro idoneità all'utilizzo in sicurezza. Diversamente, un controllo dei pezzi effettuato immediatamente prima dell'installazione sul mezzo è impossibile, poiché sono parti di ricambio che vengono sostituite quotidianamente. Per quanto riguarda la durata di esercizio dei rulli, chiarisce che non è facile fornire dei numeri precisi; sull'usura dei pezzi influiscono alcune variabili come lo stile di guida del</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>conducente, le condizioni della strada e i fenomeni atmosferici. Tuttavia, in situazioni standard un rullo dura mediamente 15 mila km che in termini temporali equivale a circa 3 mesi. Importanti sono anche le condizioni in cui versa il mezzo di trasporto: su un tram appena revisionato il rullo può durare anche 22 mila km, mentre su un altro prossimo alla revisione la durata può scendere a 5 mila km. Il tram ha in dotazione 16 ruotini e ogni anno vengono sostituiti tra i 1500 e i 1700 rulli gommati.</p> |
| <p>Amministratore Delegato BusItalia Veneto Spa Ing. Viola</p> | <p>Spiega che tutti i controlli interni effettuati sulle parti di ricambio sono filmati. Comparando le immagini dei test effettuati prima e dopo lo svio, si vede chiaramente che, per i rulli in questione e relativi alla fornitura di maggio 2018, la componente gommata non ha subito delle variazioni né tanto meno si spezza, ma semplicemente si stacca completamente, a dimostrazione che la causa dovrà probabilmente essere ricercata nell'accoppiamento tra la parte di ferro ed il polimero. Ritiene che quanto è stato riferito in questa commissione non costituisca un'ammissione di colpa, bensì il contrario, e debba essere considerato come un punto di forza per l'azienda.</p> |
| <p>Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini</p> | <p>Precisa che i pezzi di ricambio, nella fattispecie i ruotini gommati, sono conservati all'interno del magazzino a temperatura controllata ed in condizioni ideali. Per un prodotto del genere, che non può essere semplificato a gomma in quanto si tratta di un polimero speciale, era inimmaginabile pensare che potesse modificare alcune caratteristiche tecniche, e purtroppo ci si è resi conto solo dopo lo svio.</p> |
| | <p>Alle ore 16:00 esce il Consigliere Berno.</p> |
| <p>Amministratore Delegato BusItalia Veneto Spa Ing. Viola</p> | <p>Ribadisce che gli elementi di sicurezza del mezzo sono classificati dal costruttore, e solo per questi è prevista la sostituzione con ricambi originali. Il rullo gommato non è contemplato fra gli elementi di sicurezza, tuttavia, dopo quanto accaduto, l'azienda ha deciso di acquistare i rulli in originale dal costruttore. Dal 2009, cioè da quando Aps aveva deciso di procedere con la rigommatura dei ricambi, non si sono mai verificati problemi dovuti alla scollatura o alla durata del polimero; la scelta di rigenerare i pezzi di ricambio anziché procedere con una loro sostituzione completa ha permesso di ottenere un risparmio in termini di costi economici ed ambientali. Dopo gli svii del 2017 i ruotini sono stati attenzionati e sottoposti a maggiori controlli.</p> <p>Risponde alla domanda del Cons. Mosco, precisando che il programma è quello di rendere sempre più sicuro ed affidabile il servizio prestato dal tram; sarà attuato un adeguato dimensionamento dell'attività manutentiva che dovrà considerare l'avanzamento dell'età dei mezzi e le necessità degli stessi.</p> |
| <p>Vice Sindaco Lorenzoni</p> | <p>Risponde alla richiesta del Cons. Mosco, precisando che la durata dell'incarico affidato a Bureau Veritas è prevista per 60 giorni e il costo complessivo è pari a 10.500 euro + iva. L'incarico include la verifica delle pratiche relative alla manutenzione ed all'acquisizione delle parti di ricambio.</p> |
| | <p>Alle ore 16:05 escono i Consiglieri Barzon, Cavatton e Turrin.</p> |
| <p>Consigliere Mosco</p> | <p>Chiede se è previsto un aumento degli addetti alla manutenzione dei mezzi.</p> |
| <p>Amministratore Delegato BusItalia Veneto Spa Ing. Viola</p> | <p>E' in corso un progetto che prevede la riorganizzazione della manutenzione tranviaria, che comprende anche gli interventi giornalieri ed il numero degli addetti impiegati. La risposta si potrà avere entro l'anno.</p> |
| <p>Consigliere Ferro</p> | <p>Chiede se è disponibile un sistema che sia in grado di rilevare l'eventuale distacco della parte gommata dal rullo.</p> |
| <p>Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini</p> | <p>Allo stato attuale non c'è un sistema in grado di rilevare lo scollamento della banda gommata. Esiste invece un sensore che rileva lo svio, cioè la fuoriuscita delle ruote dalla rotaia, ed in questo caso viene avviata automaticamente la frenata d'emergenza. Si è in attesa di ricevere dal fornitore l'offerta tecnica ed economica per il sistema citato in precedenza, che consentirebbe di individuare le vibrazioni anomale, provenienti da tutti i ruotini installati sul tram.</p> |
| <p>Consigliere Tarzia</p> | <p>Chiede di conoscere se il malfunzionamento dei ruotini installati nelle carrozze centrali e la loro uscita dalla rotaia possano provocare lo svio del tram.</p> |
| <p>Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini</p> | <p>E' necessario fare chiarezza sul concetto di svio. Per l'azienda questo avviene ogni volta che una coppia di ruotini si stacca dalla rotaia. Può capitare, come del resto già verificatosi nel 2017, che lo svio interessi gli assali delle carrozze intermedie; in questo caso è probabile che le conseguenze siano meno appariscenti e più</p> |

| | |
|--|--|
| | contenute rispetto ad uno svio che coinvolge le ruote della motrice, la quale uscendo dalla rotaia si porta dietro tutto il tram. |
| Consigliere Luciani | Chiede di conoscere quali iniziative ha intrapreso l'azienda nei confronti della ditta che ha fornito i rulli che si sono dimostrati non perfetti, tanto da essere riposti a magazzino per eventuali sostituzioni di emergenza. |
| Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini | La ditta che ha venduto i ricambi a maggio 2018 non rientra più tra i fornitori dell'azienda, con decorrenza da quel periodo. |
| Vice Presidente Il Commissione Pellizzari | Concede la parola ad alcuni cittadini seduti in sala, quali rappresentanti dei Comitati locali. |
| Liliana Gori Comitato "No rotaie Voltabarozzo" | Chiede ai presenti quanto possa reggere un mezzo che sembra risultare sperimentale, che ha bisogno di continua e costosissima manutenzione, riducendo sempre di più i tempi di intervento causati dal consumo maggiore dei pezzi e dei materiali. Inoltre quali garanzie documentate possono essere date agli utenti se per ogni svio, rottura dell'aria condizionata, soffietto allungato in modo anomalo, crepi lungo l'asse, la colpa potrebbe essere attribuita all'autista piuttosto che alle resine, ai bulloni o quant'altro. |
| Claudio Gori Comitato "No rotaie Voltabarozzo" | Esprime preoccupazione per quanto ha sentito. Chiede di capire come mai si è deciso di affidare l'incarico di verifica alla società esterna (Bureau Veritas) solo dopo il deragliamento dello scorso 10 giugno, e non si sia pensato di farlo prima, magari in seguito agli svii del 2017. Considera obsoleto un mezzo di trasporto che, pur costando milioni di euro, si blocca a causa dell'impianto di condizionamento che non funziona oltre i 40° di temperatura. Il consumo eccessivo della banda gommata e la frequente sostituzione dei rulli, pone dei dubbi sul fatto che il tram possa essere considerato un mezzo ecologico. Chiede siano fornite certezze in merito alla sicurezza del mezzo. Per finire chiede sia fornito un elenco dettagliato delle spese di manutenzione eseguite. |
| Gino De Paoli Comitato "Vittime metrobus rotaia killer" | Il comitato è sorto nel 2005 quando il tram non era ancora in funzione, eppure già in tanti erano caduti a causa della rotaia, riportando ferite anche gravi. Chiede di conoscere se il tram sia stato omologato dal Ministero dei trasporti e che sia fornita la prova documentale. Rifacendosi ad alcune dichiarazioni fatte dal Vice Sindaco in altre sedi, ed in merito alle quali i mezzi che si muovono su gomma sono fonte di inquinamento, chiede di capire quanto inquina il tram, considerato che anche lo stesso si muove utilizzando ruote gommate. Per concludere desidera avere delle spiegazioni in merito a presunte fessurazioni che interesserebbero le carrozze centrali. |
| Carmen Ruzzon Comitato "No rotaia" | Chiede di capire quali azioni abbia intrapreso l'azienda per conoscere la data di scadenza dei materiali stoccati a magazzino, quando questa non è indicata dal fornitore. |
| Vice Sindaco Lorenzoni | Il motivo per il quale il tram corre su pneumatico si deve alla struttura automobilistica e non ferroviaria del mezzo. La scelta, che è stata presa a suo tempo e l'attuale Amministrazione supporta, consente di avere dei costi infrastrutturali inferiori. Il calcolo dell'inquinamento di un mezzo deve essere fatto per kilometro percorso e per persona trasportata. La quantità di polveri sollevate dal metrobus, calcolata per kilometro e per persone trasportate, è molto bassa, e sicuramente inferiore rispetto ad un autobus standard. Se si va a guardare il numero di incidenti stradali che ci sono stati nelle vie interessate dal passaggio del tram, prima e dopo e la sua entrata in esercizio, si nota che è avvenuta una notevole riduzione dei sinistri. Questo dimostra come il tram riesca a trasportare un elevato numero di persone con un indice di incidentalità molto basso rispetto al bus tradizionale e ai mezzi di trasporto privati. |
| Presidente di BusItalia Veneto Spa Dr. Ragona | Si rivolge ai rappresentati dei Comitati presenti in aula, precisando che è ancora in attesa di scuse per una presunta querela che gli era stata promessa a seguito di una sua dichiarazione, rivelatasi vera, e che indicava come non corretta una notizia riportata sulla pagina Facebook di uno dei comitati cittadini. |
| Responsabile dell'esercizio Tram BusItalia Veneto Spa Ing. Cavallini | Dalle domande che sono state riformulate ha l'impressione che alcuni aspetti non siano stati recepiti, e questo nonostante le informazioni e i dettagli tecnici forniti. In particolare, per quanto riguarda la data di scadenza dei pezzi di ricambio, precisa che se non è riportata dal fornitore, non è compito dell'azienda richiedere |

| | |
|---|--|
| | <p>l'eventuale indicazione della stessa. Se la scadenza non è indicata, si presume che il bene non la preveda. L'azienda acquista migliaia di prodotti da ditte diverse, ed ognuna di queste è responsabile dei prodotti forniti. Conferma la presenza di fessurazioni che interessano i telai intermedi e sono state individuate proprio perché viene svolta un'accurata manutenzione dei mezzi. Tali critiche sono elementi di criticità sulle quali si è intervenuti immediatamente; esse non costituiscono un problema per la sicurezza del servizio e si verificano con una certa ricorrenza sui mezzi di trasporto quali treni, tram o autobus. Il metrobus è stato messo in funzione a seguito del nulla osta rilasciato dal Ministero dei trasporti.</p> |
| <p>Presidente VIII Commissione Cusumano</p> | <p>Viste le tecnologie che sono in uso nella città di Padova per il trasporto pubblico, e considerate le perplessità che sono state espresse, ricorda che si era attivato con il Ministero dei trasporti da cui, grazie anche al lavoro fatto dall'ex Ministro Toninelli, si era ottenuta la disponibilità a rivedere e migliorare la tecnologia esistente. I recenti cambiamenti politici a livello nazionale non mutano la volontà del gruppo consiliare che rappresenta a portare avanti il percorso avviato che era in fase di definizione. Invita l'Amministrazione a supportare l'iniziativa in questione che ha come obiettivo quello di dare alla città un sistema di trasporto più innovativo. Ringrazia tutti i presenti per la partecipazione e dichiara chiusa la seduta alle ore 16:30.</p> |

Il Vice Presidente della
II Commissione
Vanda Pellizzari

Il Presidente della
V Commissione
Antonio Foresta

Il Presidente della
VIII Commissione
Giacomo Cusumano

Il segretario verbalizzante
Massimiliano Cacco